



**UNIVERSIDAD
ALBERTO HURTADO**
FACULTAD DE DERECHO

PRESENTE Y FUTURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

**ACTAS DEL CONGRESO INTERNACIONAL
DE 3 Y 4 DE NOVIEMBRE DE 2016,
SANTIAGO DE CHILE**

**RODRIGO BARRÍA DÍAZ
ALFREDO FERRANTE
LILIAN C. SAN MARTÍN NEIRA
EDITORES**



THOMSON REUTERS

PRESENTE Y FUTURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

© UNIVERSIDAD ALBERTO HURTADO

2017 Legal Publishing Chile • Miraflores 383, piso 10, Santiago, Chile • Teléfono: 25105000 • www.thomsonreuters.cl

Registro de Propiedad Intelectual N° 281.933 • I.S.B.N. 978 - 956 - 346 - 897 - 7

1ª edición septiembre 2017 Legal Publishing Chile

Tiraje: 600 ejemplares

Impresores: CyC Impresores - San Francisco 1434, Santiago

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE



ADVERTENCIA

La Ley N° 17.336 sobre Propiedad Intelectual prohíbe el uso no exceptuado de obras protegidas sin la autorización expresa de los titulares de los derechos de autor. El fotocopiado o reproducción por cualquier otro medio o procedimiento, de la presente publicación, queda expresamente prohibido. Usos infractores pueden constituir delito.

LA RELACIÓN ACTUAL ENTRE CULPA Y CAUSALIDAD.
EL EJEMPLO DE LA CAUSA BASAL DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

LILIAN C. SAN MARTÍN NEIRA*

RESUMEN

El presente texto aborda la relación entre culpa y causalidad, poniendo énfasis en el hecho de que, en un sistema subjetivo de responsabilidad, la culpa cumple el rol de factor seleccionador de las condiciones jurídicamente relevantes para establecer el nexo de causalidad jurídica, excluyendo otras conductas que también han sido necesarias en el plano fáctico. Tal relación se aprecia con gran claridad en los accidentes de tránsito, en que la conducta de todos los intervinientes está regulada por disposiciones legales o reglamentarias y en los cuales suele considerarse causante del accidente precisamente a aquel que ha contravenido alguna de tales disposiciones, esto es, a quien ha incurrido en la llamada culpa infraccional. Para llegar a tal resultado, se alude al origen histórico de la relación entre culpa y causalidad y a su conservación en la actualidad, para lo cual se recurre a la jurisprudencia relativa a la determinación de la causa basal de un accidente de tránsito.

I. INTRODUCCIÓN

Como es sabido, a fin de que el daño sufrido por una persona deba ser jurídicamente asumido por otra, quien contrae la correspondiente obligación indemnizatoria, es necesario que concurren los supuestos jurídicos necesarios para que el traslado del costo del accidente se traspase desde la

* Profesora de Derecho Civil, Universidad Alberto Hurtado, lsanmar@uahurtado.cl.

víctima al tercero agente. Ahora bien, por regla general, es necesario que concurren: una conducta lesiva, la culpa del agente y el nexo de causalidad. Al analizar los textos que se ocupan del argumento responsabilidad civil, es posible observar un esfuerzo doctrinario por mantener estrictamente separados ambos elementos; sin embargo, en la práctica no siempre resulta fácil diferenciarlos, esto es particularmente relevante en los accidentes del tránsito, en que se suele identificar al “causante” del daño con aquel de los intervinientes que ha infringido una norma del tránsito, esto es, aquel que ha incurrido en “culpa” contra la legalidad. Si se tiene en consideración que culpa y causalidad son elementos diferentes y diferenciables, deberíamos necesariamente concluir que tal razonamiento es incorrecto, pues confunde ambas categorías conceptuales.

Con todo, en el presente trabajo pretendemos poner en evidencia que tal razonamiento no resulta incorrecto, sino que, al contrario, responde a la relación existente entre culpa y causalidad, la cual tiene su origen en los albores de la responsabilidad civil, que se remontan al Derecho romano, donde la culpa surge como un criterio para establecer lo que hoy llamaríamos causalidad jurídica, relación que se ha mantenido en el curso de los siglos, a pesar de la independización de ambos elementos, especialmente en la doctrina moderna, en la cual la noción de culpa ha sido objeto de numerosas críticas e intentos de eliminación. Para demostrar este aserto, tomaremos como ejemplo la legislación y una muestra jurisprudencial relativa a los accidentes de tránsito.

En lo sucesivo, dividiremos el trabajo en dos partes: la relación histórica entre culpa y causalidad (II) y la relación entre culpa y causalidad en los accidentes de tránsito (III).

II. RELACIÓN HISTÓRICA ENTRE CULPA Y CAUSALIDAD

1. Perspectivas y funciones de la causalidad

La causalidad, elemento cuya complejidad ha dado origen a múltiples intentos de sistematización, que se traducen en las numerosas teorías que han surgido para explicarla, puede ser vista desde dos perspectivas, una fáctica y otra jurídica. A su vez, al interior de la estructura del juicio de responsabilidad civil cumple dos funciones, una función de identificación

del “causante del daño” (*an debeatur*) y una función delimitadora de la responsabilidad (*quantum respondeatur*)¹.

En cuanto a las perspectivas, como ya se anticipó, la causalidad puede ser vista como nexo fáctico o material, que liga dos fenómenos del mundo externo, de ahí el nombre de “causalidad material o natural” y puede ser vista como un aspecto jurídico, que liga desde el punto de vista jurídico, dos fenómenos. Desde esta perspectiva, la causalidad opera siempre como una limitante de la causalidad natural o material, pues supone elegir, entre todas las condiciones materialmente relevantes (y necesarias) para el acaecimiento de un fenómeno, aquellas que se considerarán jurídicamente relevantes, dejando fuera todas las demás. La causalidad jurídica, entonces, supone una abstracción, en cuanto se comporta como si las demás condiciones necesarias para la producción del daño no existieran; estas últimas son ignoradas jurídicamente, con lo cual ella supone un juicio puramente normativo. Así se explica que, siguiendo a los penalistas, la doctrina civilista moderna acostumbre hablar de “imputación objetiva”, para referirse a este aspecto de la causalidad, aunque también se habla de *causalidad jurídica*.

En cuanto a las funciones, la causalidad, entendida desde el punto de vista jurídico, cumple dos funciones: (i) sirve para individualizar al “causante” o “autor” del daño, mediante lo que los penalistas han llamado *juicio de autoría*, y (ii) sirve para delimitar el campo de las consecuencias dañinas adscribibles a un hecho ilícito inicial, mediante lo que se llama *daños consecuentes*. En síntesis, en esta segunda función, la causalidad se relaciona con la extensión del daño, esto es, con el *quantum* indemnizatorio. Este trabajo se centra principalmente en la primera función, esto es, sobre la causalidad como juicio de autoría.

¹ Destacando la importancia de ambas fases de la determinación de la responsabilidad, se ha dicho que el *iter* de la justicia ha recorrido sólo la mitad, una vez acertada la existencia de la obligación de resarcir sin haber todavía establecido la magnitud de esta obligación; y establecer la justa proporción de dicha magnitud requiere una prudencia no menor a la requerida para el accertamiento de aquella existencia. Así, DE CUPIS, Adriano, “Il problema giuridico del ‘quantum respondeatur’”, en *Rivista di Diritto Civile*, (1967), p. 516. *Vid* también DE CUPIS, Adriano, *Il danno*, 3ª ed., Milán, Giuffrè, 1979, vol. I, pp. 213 y ss.; ROSELLO, Carlo, *Il danno evitabile. La misura della responsabilità tra diligenza ed efficienza*, Padova, Cedam, 1990, pp. 9 y ss.; VISINTINI, Giovanna, *Trattato breve della responsabilità civile*, 3ª ed., Padova, Cedam, 2005, p. 629.

2. Orígenes históricos de la relación entre culpa y causalidad

La relación entre culpa y causalidad tiene larga data y se remonta al Derecho romano. Sin perjuicio de las múltiples discusiones que la noción de culpa ha generado en la doctrina romanista², es posible sostener que la culpa surge al alero de la causalidad. En efecto, según ha sostenido reiteradamente Schipani³, los juristas romanos desarrollaron la noción de culpa precisamente para identificar al *causante* del daño cuando en su producción habían intervenido concomitantemente dos o más conductas. En tales casos, la culpa funge de elemento jurídico para limitar los extremos de la causalidad material, en vigor en los albores de la república romana y que gobernaba la aplicación de la ley Aquilia, en que el nexo de causalidad estaba directamente relacionado con la modalidad de la conducta exigida para la configuración del *delito*⁴. El delito tenía una *forma vinculada*⁵, pues “los verbos usados por el legislador indicaban no sólo los hechos, sino también las conductas de matar, romper, etcétera, descritas de manera vincular, es decir, compuesta por un contacto físico directo de parte de quien producía el daño sobre el cuerpo que resultaba

² Para un análisis de las diferentes teorías, *vid* AEDO BARRENA, Cristián, “El problema del concepto de la culpa en la *lex Aquilia*: Una mirada funcional”, en *Revista de Derecho* (Valdivia), XXVII, N° 1 (2014), pp. 27-57.

³ Por todas, *vid*. SCHIPANI, Sandro, *Contributi romanistica al sistema della responsabilità extracontrattuale*, Turín, Giappichelli, 2009, *passim*; SCHIPANI, Sandro, “Fronteras actuales del Hecho ilícito y relecturas de los digestos”, en ALFERILLO, Pascual *et al.* *Liber Amicorum en homenaje al prof. Dr. Luis Moisset de Espanés*, Córdoba, Advocatus, 2010, tomo I. pp. 173-192. Un resumen de la doctrina de este autor puede verse en LARROUCAU TORRES, Jorge, *Culpa y dolo en la responsabilidad extracontractual*. Santiago, LexisNexis, 2007, pp. 38 y ss. En la doctrina nacional, para un análisis sobre la relación entre culpa y causalidad en derecho romano, *vid*. AEDO BARRENA, Cristián, “La cuestión causal en la ‘lex Aquilia’ y su solución mediante el mecanismo de la culpa”, en *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, XXXVII (2015), pp. 37-75, también disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0716-54552015000100001&script=sci_arttext (consulta: 20 de octubre de 2016).

⁴ LAWSON, Frederick Henry, *Negligence in the civil law*, Oxford, Latimer, Trend & Co. Ltd., reimp. de la ed. de 1955, 1962, p. 50; CAMACHO DE LOS RÍOS, Fermín, “Límites en la reparación del daño”, en Murillo Villar, Alfonso (coordinador), *La responsabilidad civil. De Roma al Derecho Moderno / IV Congreso Internacional y VII Congreso Iberoamericano de Derecho Romano*, Burgos, Servicio de publicaciones Universidad de Burgos, 2001, p. 118.

⁵ Así, SCHIPANI, S., *Contributi romanistici...* cit. (n. 3), pp. 41 y 69.

lesionado, con el “cuerpo a cuerpo”⁶. En síntesis, según señala Gayo, en Gai. 3.219, debía tratarse de un daño *corpore corpori datum*⁷. Este requisito era indispensable para la concesión *actios legis Aquiliae*, lo cual queda en evidencia en varios pasajes en que los juristas niegan la acción porque él no concurre. Así, en el caso de una persona que empuja a otra, causando un daño a un tercero por dicho comportamiento, se niega la acción contra la persona que empuja, porque no ha causado daño directamente con su conducta, D.9.2.7.3. Asimismo, se niega la acción contra quien haya dejado morir de hambre un esclavo, D.9.2.9.2.

En lo que aquí importa, tal concepción tenía dos consecuencias trascendentales: (i) no era posible establecer causalidad por omisiones, quien dejaba morir de hambre al esclavo no quedaba obligado por la ley Aquilia porque no se lo consideraba “causante” de la muerte, y (ii) para identificar al causante del daño se recurría a una versión extrema de lo que hoy se conoce como “teoría de la causa próxima”, esto es, no se consideraba autor del daño a quien había iniciado la cadena causal, sino al último interviniente, aunque su injerencia fuese menor; así, en el caso del empujón, no se considera “causante” del daño a quien había empujado primero, sino al sujeto que estaba en medio.

⁶ Cfr. SCHIPANI, Sandro, “El sistema romano de la responsabilidad extracontractual: el principio de la culpa y el método de la tipicidad”, en Alterini, Aníbal; López Cabana, Roberto (coords.), *La responsabilidad. Homenaje al profesor Isidoro Goldenberg*, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1995, p. 23. En el mismo sentido *vid.* SCHIPANI, Sandro, *Responsabilità “ex Lege Aquilia”*. *Criteri di imputazione e problema della “culpa”*, Turín, Giappichelli, 1969, p. 49; DE ROBERTIS, Francesco Maria, *Damnum iniuria datum*, Bari, Cacucci, 2000, vol. I, *passim*; SCHIPANI, S., *Contributi romanistici...*, cit. (n. 3), p. 41. Una opinión contraria puede verse en CORBINO, Alessandro, *Il danno qualificato e la Lex Aquilia*, Padova, Cedam, 2005, p. 107, para quien “*la giurisprudenza (a partire almeno da quando ne abbiamo evidenze, e cioè da Alfeno) intese l’elemento della causalità richiesto dalla lex Aquilia, (...) come legato a circostanze che –sulla base dell’esperienza– permettessero di dire che esso poteva riconoscersi come conseguenza ‘certa’ (...) dell’azione che su assumeva lo avesse provocato*”.

⁷ *Vid.* ROSSI MASELLA, Blas E., *La lex Aquilia y la responsabilidad extracontractual en el derecho romano y su proyección en el derecho uruguayo*, Montevideo, Biblioteca de Publicaciones Oficiales de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Montevideo, 1951, pp. 89 y ss.; TALAMANCA, Mario, *Istituzioni di diritto romano*, Milán, Giuffrè, 1990, p. 626; DE ROBERTIS, F., *Damnum iniuria datum...*, cit. (n. 6), p. 26; CORBINO, A., *Il danno qualificato...*, cit. (n. 6), pp. 94 y ss.; AEDO BARRENA, Cristián, “La interpretación jurisprudencial extensiva a los verbos rectores de la Lex Aquilia de Damno”, en *Revista Ius et Praxis*, año 17, N° 1 (2011), pp. 4 y ss.

Vistas con ojos actuales, ambas situaciones parecen bastante “injustas”, pues hoy en día nos parece claro que dejar morir de hambre a unos animales equivale a “matarlos” y que quien está en medio de un empujón no es más un mero instrumento en el daño sufrido por el tercero. También los juristas romanos llegaron a la conclusión de que las cosas no andaban bien así y para enmendar el rumbo recurrieron a una noción que ya estaba presente en el lenguaje literario de la época, esto es, el concepto de “culpa”⁸, el cual pasó a utilizarse para establecer los confines de la responsabilidad aquiliana, a pesar de que la ley Aquilia no hace ninguna alusión a ella⁹. De esta manera, el antiguo *corpore corpori datum* que regía el juicio de autoría fue superado por el siguiente razonamiento: *de todas las conductas humanas necesarias para la producción del daño, debe considerarse “causante” a aquel que haya aportado la condición culpable, esto es, aquel sujeto que merezca el reproche de culpa*. Si ninguno ha incurrido en ella, entonces el daño queda en el terreno del *casus* y, por tanto, no hay lugar al ejercicio de

⁸ En cuanto a su significado, como ha demostrado Schipani, el término culpa encierra una calificación de la conducta, un juicio de valor, pues ella “conserva una unidad con la voz *culpae*, que significa en unos casos ‘inculpar’, en otros ‘reprochar’ y pone en evidencia un dinamismo social, intersubjetivo, dialógico y crítico en relación al sujeto agente”. (Cfr. SCHIPANI, S., *Contributi romanistici...*, cit. (n. 3), p. 59). “De ahí que en la lengua latina hasta fines de la República —época en que se testimonia el comienzo de su utilización técnica por los jurisconsultos— la voz culpa se relacionaba con la presentación de un hecho que constituía un *malum*, del cual una persona debía ser reconocida como autora. Además, era necesario que tal persona pudiera comportarse de manera distinta, sin estar impedida por factores externos, que obstaculizaran su actuación. Por último, la culpa no se refería sólo a comportamientos intencionales, sino también a la falta de control del propio comportamiento en relación con un modelo que el sujeto debía seguir”. Cfr. SCHIPANI, S., “El sistema romano...”, cit. (n. 6), p. 28. Para mayor profundización, véase el análisis en torno al origen y significado de la palabra ‘culpa’ vid. SCHIPANI, S., *Responsabilità ‘ex Lege Aquilia’...*, cit. (n. 6), pp. 91 y ss. Sobre el carácter irrefutable de la tesis de este autor en torno a la concepción originaria de culpa y su relación con la causalidad, vid. Cannata, quien en la recensión de la obra y a propósito de este punto afirma: “*La completezza della documentazione non lascia dubbi sull’esattezza delle conclusioni raggiunte dallo S.*”. (Cfr. CANNATA, Carlo Augusto, “Genesi e vicende della colpa aquiliana”, en *LABEO*, 17 (1971), p. 66). Vid. también CARDILLI, Riccardo, “Il ruolo della ‘dottrina’ nella elaborazione del ‘sistema’: l’esempio della ‘responsabilità contrattuale’”, en *Roma e America*, 1 (1996), p. 80; CASTRESANA, Amelia, *Nuevas lecturas de la responsabilidad aquiliana*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 2001, pp. 223 y ss.

⁹ Así, SCHIPANI, S., *Responsabilità ‘ex lege Aquilia’...*, cit. (n. 6), p. 8; CANNATA, C., “Genesi e vicende...” cit. (n. 8), p. 64; ROBAYE, René, “Remarques sur le concept de faute dans l’interprétation classique de la lex Aquilia”, en *RIDA*, 3ª serie, tomo XXXVIII (1991), p. 336.

la acción de la ley Aquilia; hoy diremos no hay lugar a indemnización de perjuicios. Este modo de razonar se encuentra perfectamente resumido en la obra de Jhering, quien a propósito del argumento afirma que la refinación del pensamiento jurídico romano llevó a desechar las apariencias y a reemplazarlas por el juicio de la ciencia, “para la cuestión de la indemnización de perjuicios esto consistió en imponer ante el criterio de la *causalidad externa del hecho*, el de la causalidad *interna* de la inculpación. Para la nuda mirada del autor y, por consiguiente, responsable de su hecho, aquel que lo efectuó exteriormente; según la doctrina de los juristas romanos, es aquel a cuya culpabilidad el hecho puede ser atribuido. Obliga, no el obrar exterior, sino la *acción*, esto es, la causalidad del hecho en la voluntad humana, y tampoco la acción sin más, sino sólo cuando puede ser achacada como reproche de voluntad. Sin este presupuesto, el daño se somete al mismo criterio del causado al hombre por el granizo; es un suceso natural, cuyas secuelas perjudiciales ha de soportar el afectado por ellas; en el lenguaje jurídico un *casus*”¹⁰.

3. *Evolución y conservación del ligamen entre culpa y causalidad*

La construcción antes expuesta, que básicamente identifica “causa” y “culpa”, desde luego, ha evolucionado a lo largo de los años, al punto de que no es posible hacer simplemente esta identificación, estudiándose ambos requisitos como nociones independientes, lo cual ha sido fruto de una serie de factores más o menos concatenados. Un primer aspecto que ha incidido en esta evolución es el surgimiento de la noción de “culpa contra la legalidad”, es decir, de casos en que el modelo de conducta es establecido por el legislador, o la administración, a través de los reglamentos. En estos casos, la culpa del agente no siempre se relaciona con el daño efectivamente causado y, por tanto, es necesario disociar “culpa” de causalidad; con esta finalidad, se han identificado reglas que han sido llamadas “reglas de salida”¹¹, es decir, reglas que permiten concluir la ausencia de responsabilidad

¹⁰ Cfr. VON JHERING, Rudolph, *El elemento de la culpabilidad en el derecho privado romano*, trad. de José Luis Guzmán Dalbora, Buenos Aires, Euro Editores S.R.L., 2013, p. 106.

¹¹ Esta idea es tomada de LARROUCAU TORRES, Jorge, “¿Cómo se prueba la responsabilidad civil médica en la justicia chilena?”, en *Revista de Derecho* (Valdivia), vol. XXVII, N° 2,

a pesar de la culpa del sujeto. Sin duda, la más importante de estas reglas es la idea de “fin o ámbito de protección de la norma infringida”, según la cual, para determinar si el sujeto infractor, es jurídicamente el “causante” del daño, debe atenderse a la finalidad perseguida con la introducción de la norma, es decir, debe atenderse al tipo de daño que su introducción pretendía evitar. Si el daño en cuestión no dice relación con la finalidad de la norma, la mera infracción de ésta no dará lugar a que el infractor sea considerado causante del daño. También tiene relevancia el llamado “comportamiento lícito alternativo”; en este caso, es necesario realizar un juicio hipotético suponiendo que el sujeto infractor hubiere respetado lo dispuesto por la norma, si el daño se hubiere producido igualmente, la infracción se torna irrelevante a efectos causales y, por tanto, el infractor no es considerado causante del daño¹².

Otro factor que ha tenido incidencia en la disociación entre culpa y causalidad es la crítica de que ha sido objeto la noción de culpa, en pro de las nociones de “daño causado”¹³ y de “riesgo creado”¹⁴ como criterios

(2014), también disponible en <http://www.scielo.cl/pdf/revider/v27n2/art03.pdf> (consulta: 20 de octubre de 2016), quien a su vez la toma de la tradición anglosajona.

¹² Para algunas profundizaciones sobre la causalidad de la omisión, *vid.* SAN MARTÍN NEIRA, Lilian C., *La carga del perjudicado de evitar o mitigar el daño*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia, 2012, pp. 302 y ss.; SAN MARTÍN NEIRA, Lilian C., “A propósito de un caso de culpa por omisión”, en *Revista de Derecho* (Universidad de Concepción), N° 229-230 (2011), pp. 199-213.

¹³ Un primer intento en tal sentido fue llevado a cabo por el iusnaturalismo germánico, que propuso visualizar la acción indemnizatoria no desde la óptica del delito, sino simplemente desde la óptica del daño causado, el cual debía ser reparado. Estas ideas pueden leerse con total claridad en la obra de Christian Thomasius, quien sostiene que la única razón por la cual la acción de la *lex Aquilia* no era procedente en contra de furiosos o infantes radicaba en que ésta tenía un componente delictual, pero si los juristas se hubiesen centrado sólo en el daño, habrían llegado a una decisión diferente. Idea que repite más adelante señalando que la acción de la ley *Aquilia* no mira a la persona del ofensor, sino a la cosa o propiedad por la cual la reparación es debida. THOMASIVS, Christian, *Larva Legis Aquiliae*, trad. inglesa de Margaret Hewett, Oxford, Hart Publishing, 2002, pp. 20 y ss., y 46 y ss.

¹⁴ Una especial preocupación por la idea de riesgo creado como criterio de atribución de responsabilidad se produjo en Francia e Italia desde fines del s. XIX, lo que desembocaría en la noción objetiva de culpa. Sobre el particular *vid.* MAZEAUD, Henri; MAZEAUD, Léon, y TUNC, André, *Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil, delictual y contractual*, trad. de Luis Alcalá Zamora y Castillo, Buenos Aires, Ediciones Jurídicas Europa-América, 1962,

de atribución de responsabilidad, que en la actualidad han permitido la proliferación de hipótesis de responsabilidad objetiva¹⁵, es decir, de casos en que la culpa es irrelevante y, por tanto, no pueden identificarse “culpa” y “causalidad”. En este tipo de casos, la selección de las condiciones jurídicamente relevantes para determinar al “causante” del daño no puede hacerse a través de la culpa; por tanto, es necesario analizar la específica actividad de que se trate, con el fin de determinar si los daños verificados corresponden a los riesgos asociados a esa actividad, sin perjuicio de que, en la ejecución de la actividad, el sujeto agente haya desplegado toda diligencia exigible. Para evitar confusiones innecesarias, es importante señalar que este modo de proceder ha estado desde antiguo presente en nuestra tradición, ya los juristas romanos habían identificado una serie de casos en que el fundamento de la responsabilidad no estaba en la “culpa”, sino en otros criterios, generalmente de utilidad o riesgo; algunas de las cuales se han conservado en nuestro Derecho, sin perjuicio de que la doctrina (erróneamente) las enumera en las presunciones de culpa. Tal es el caso, por ejemplo, del artículo 2328 CC, en cuanto impone la responsabilidad por las cosas que caen o se arrojan desde lo alto a todos los habitantes de esa parte del edificio; ciertamente, la culpa no es el criterio relevante en esta solución. Lo mismo cabe respecto de la responsabilidad del dueño de un animal fiero, a quien no le basta alegar su ausencia de culpa para exonerarse de responsabilidad, artículo 2327 CC¹⁶.

pp. 7 y ss.; VINEY, Geneviève, *Tratado de derecho civil. Introducción a la responsabilidad*, trad. de Fernando Montoya Mateus, Bogotá, Editorial Universidad Externado de Colombia, 2007, pp. 115-116; BACACHE-GIBELI, Mireille, *Les obligations. La responsabilité civile extracontractuelle*, París, Editorial Económica, 2007, p. 123. En Chile, un temprano y muy buen resumen de las diversas opiniones de los autores franceses en este sentido puede verse en ESCRIBAR MANDIOLA, Héctor, “Responsabilidad civil sin culpa”, en *Revista de Derecho y Jurisprudencia*, N° 20, (1923), pp. 17 y ss.

¹⁵ En algunos países extranjeros, este tránsito desde la responsabilidad por culpa a la responsabilidad por riesgo ha tenido lugar precisamente en los accidentes del tránsito (sobre el particular, *vid.* BADILLO ARIAS, José Antonio, *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*, Madrid, Thomson Reuters-Aranzadi, 2016, pp. 51 y ss.), sin embargo, lo cierto es que tampoco allí han logrado desentenderse del todo de la culpa, la cual se torna útil para discernir a quién debe atribuirse el carácter de *causante del accidente* en casos de colisiones vehiculares o de culpa de la víctima. *Vid. idem*, pp. 158 y ss. y 169 y ss.

¹⁶ Para un análisis de tales figuras, *vid.* ROSSO ELORRIGA, Gian Franco, *Los límites a la responsabilidad objetiva. Análisis en el ámbito de la responsabilidad extracontractual, desde*

Sin perjuicio de lo anterior, esto es, que la evolución del sistema ha llevado a que culpa y causalidad constituyan dos elementos autónomos en la estructura de la responsabilidad civil, lo cierto es que en un sistema subjetivo de responsabilidad ambos elementos todavía conservan un estrecho ligamen, el cual se aprecia especialmente en las omisiones. Un ejemplo ilustrará esta afirmación: una persona omite barrer la nieve de enfrente de su casa y luego un visitante se resbala en la nieve y se quiebra una pierna, sin perjuicio de que el dueño de casa no ha hecho nada, se lo considerará “causante” del daño sufrido por el visitante¹⁷. Esta lógica se encuentra presente en todas las omisiones; en éstas, el “causante” del daño es aquel que no ha evitado el daño pudiendo y debiendo hacerlo¹⁸, es decir, quien ha incurrido en culpa.

Al margen de las omisiones también es posible identificar un ligamen entre culpa y causalidad en supuestos de conductas activas. Así lo advierten, por ejemplo, dos autores de reconocido prestigio internacional, aunque pertenecientes a distintas tradiciones jurídicas, como son Cane y Reglero Campos. Según el primero, la relación entre culpa y causalidad se evidencia en el hecho de que entre “más culpable” es una conducta, más probabilidades tiene de ser elegida como causa del incidente¹⁹; mientras que el segundo, con un matiz de crítica, afirma que “(...) en los sistemas subjetivos no siempre es fácil deslindar entre uno y otro tipo de imputación, puesto que, por definición, en estos sistemas la conducta del dañante es conducta culpable. Si un vehículo circula a una velocidad excesiva por una

el Derecho romano hasta el Derecho civil latinoamericano moderno, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2016, *passim*.

¹⁷ El ejemplo es tomado de Coleman, quien, sin embargo, no está de acuerdo con este planteamiento. En efecto, en su insistencia por independizar la “culpa” de la “causalidad”, este autor se ve obligado a señalar que “éste es un caso de responsabilidad sin causalidad”, fundado exclusivamente en el hecho de que el dueño de casa fue negligente. *Vid.* COLEMAN, Jules C., *Riesgos y daños*, trad. de Diego Papayannis, Madrid, Marcial Pons, 2010, p. 279.

¹⁸ *Vid.* SAN MARTÍN, L., *La carga...*, cit. (n. 12), p. 304; SAN MARTÍN, L., “A propósito de un caso...”, cit. (n. 12), p. 206.

¹⁹ *Vid.* CANE, Peter, “Responsibility and Fault: a Relational and Functional Approach to Responsibility”, en Cane, Peter y Gardner, John (coords.), *Relating to Responsibility*, 2001, pp. 89 y 107.

vía urbana atropellando a un peatón que cruzaba un paso de cebra, se suele ver la causa no tanto en el hecho en sí de la circulación del vehículo [y del peatón que cruzaba la calle], cuanto en la imprudencia de su conductor. En estos casos se tiende a confundir imputación causal e imputación subjetiva, cosa que, como veremos, no sucede en los casos de aplicación del criterio de imputación estrictamente objetivo en los sistemas de responsabilidad sin culpa²⁰.

III. LA RELACIÓN ENTRE CULPA Y CAUSALIDAD EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1. La noción de “causa basal” como equivalente a “causalidad jurídica”

En Chile, en la determinación del “causante” de un accidente de tránsito es clave la llamada *causa basal del accidente*²¹, la cual tiene como punto de partida el informe levantado por la división especializada de Carabineros de Chile. El término causa basal, propio de este tipo de accidentes, no corresponde a ninguna de las teorías de causalidad propuestas por la doctrina, sino que genéricamente indica cuál de las conductas necesarias para la producción del accidente debe ser considerada su “causa”. En otras palabras, el adjetivo “basal” no tiene un significado propio²², sino que alude al *aspecto normativo* de la causalidad, que en el accidente de tránsito tiene particular importancia por el hecho de que, con frecuencia, los intervinientes han puesto en movimiento igual nivel de peligrosidad y han sufrido daños semejantes, con lo cual es necesario individualizar quién asumirá el daño sufrido por el otro; es lo que ocurre en las colisiones vehiculares.

²⁰ Cfr. REGLERO CAMPOS, Fernando y BUSTO LAGO, José Manuel, *Tratado de responsabilidad civil*, Madrid, Aranzadi-Thomson Reuters, 5ª ed., 2014, tomo I, p. 776.

²¹ BARROS BOURIE, Enrique, *Tratado de responsabilidad extracontractual*, Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2006, p. 726.

²² En un sentido crítico respecto de la expresión causa basal, puede verse Barros, para quien “en circunstancias que el concepto de causa basal, empleado específicamente a propósito de los accidentes de tránsito, no aporta nuevos criterios para imputar causalmente el daño a efectos de la responsabilidad, no existen razones prácticas para utilizarla”. Cfr. BARROS, E., *Tratado...*, cit. (n. 21), p. 727.

Tal razonamiento se encuentra desarrollado con gran precisión en un fallo de la Corte Suprema de 22 de abril de 1998, redactado por Enrique Cury Urzúa, el cual distingue claramente entre las “causas” (en sentido fáctico) del accidente y la “causa basal” del mismo. Al efecto señala: *“puede considerarse indiscutido (y, en verdad, nadie ha pretendido discutirlo) que las conductas desplegadas tanto por el procesado como por la víctima fueron conjuntamente causas del accidente en que esta última dejó de existir; pues, en efecto, de conformidad con las reglas de la experiencia que nadie disputará, sin cada una de ellas ambos no se habrían encontrado en el lugar de la colisión cuando esta sucedió y, en consecuencia, ningún accidente habría ocurrido y, en consecuencia, nadie habría fallecido como resultado de él”*. Agregando luego que *“el concepto de ‘causa basal’ (...) esconde la idea de que, en casos como los de autos, en los que concurren a la producción del resultado dos conductas equivalentemente causales y ambas creadoras de un riesgo que supera el permitido (es decir, imprudente), hay, sin embargo, a veces, sólo una de ellas que se realiza en tal resultado y determina, por lo tanto, al paso que la otra no”*²³. En definitiva, la noción de causa basal se condice con la que hemos llamado “causalidad jurídica”, aunque en la sentencia, por estar vista desde la perspectiva penal, viene llamada “imputación objetiva”²⁴.

2. La relación entre culpa y causa basal del accidente de tránsito

Como ya se dijo, la noción de causa basal se condice con la de *causalidad jurídica* o normativa; por lo tanto, para determinar cuál (o cuáles)

²³ Corte Suprema, 22 de abril de 1998, consultado en *Fallos del Mes*, N° 473, pp. 342 y ss.

²⁴ El caso trataba de un motociclista que, yendo a exceso de velocidad, impactó lateralmente a un vehículo que viró a la izquierda sin respetar el derecho preferente de paso. En el caso, la Corte concluye, mediante dos argumentos complementarios (ambos de exclusión de causalidad jurídica), que el único responsable era el conductor del vehículo que viró a la izquierda. El primer argumento se funda en la doctrina de la “conducta lícita alternativa”, pues, afirma, si el conductor de la motocicleta no hubiese ido a exceso de velocidad, igualmente se habría producido el resultado nocivo. El segundo argumento se funda la teoría del “fin de la norma”, pues, afirma, la norma que impone límites de velocidad no persigue evitar encontrarse en el lugar del accidente al momento que este ocurra, lo que, por el contrario, es precisamente el objetivo de la norma que impone la preferencia de paso cuando se realiza un viraje. *Vid.* Corte Suprema, 22 de abril de 1998, consultado en *Fallos del Mes*, N° 473, pp. 342 y ss.

de todos los intervinientes en el accidente debe ser considerado causante del mismo, es necesario realizar un juicio estrictamente jurídico (no meramente fáctico). Ahora bien, el análisis de la legislación, doctrina y jurisprudencia relevantes en la materia permiten concluir que este juicio está guiado por la culpa, entendida como *culpa infraccional*, sin perjuicio de que luego, *a fin de excluir el nexo causal*, se recurra a expedientes tales como el fin de la norma o el comportamiento lícito alternativo²⁵. El razonamiento expuesto se aprecia con claridad cuando se analizan conjuntamente los artículos 166, 167 y 171 de la Ley del Tránsito. El artículo 167 establece una serie de conductas que dan lugar a una “presunción de responsabilidad del conductor”. Como puede apreciarse, se trata exclusivamente de conductas constitutivas de culpa infraccional²⁶, de manera que, bajo la noción de “presunción de responsabilidad”, lo que hay es una “presunción de causalidad”; de esta manera, el solo hecho de la infracción ahí tipificada da lugar a que, *prima facie*, el conductor sea tenido como *causante* del accidente, con lo cual, si quiere liberarse de responsabilidad, deberá probar la ausencia de nexo causal (en el plano jurídico), tal y como indica el artículo 166, que a la sazón establece: “*el mero hecho de la infracción no determina necesariamente la responsabilidad civil del infractor, si no existe relación de causa a efecto entre la infracción y el daño producido por el accidente. En consecuencia, si una persona infringe alguna disposición y tal contravención no ha sido causa determinante de los daños producidos, no estará obligada a la indemnización*”. Por su parte, el artículo 171 señala: “*se presumirá la culpabilidad del peatón que cruce la calzada en lugar prohibido; del que pase por delante de un vehículo detenido habiendo tránsito libre en la vía respectiva (...)*”. Como se puede observar, esta última norma establece una presunción de “culpabilidad”, en circunstancias en que las conductas descritas son *per se*

²⁵ *Vid. supra*, (n. 23). En el mismo sentido, por ejemplo, la Corte Suprema ha resuelto que “la infracción reglamentaria referida a la conducción de un vehículo motorizado sin licencia correspondiente, no se encuentra en relación de causa a efecto, puesto que con o sin licencia, el resultado dañoso se habría producido igual”. Cfr. Corte Suprema, 18 de abril de 2006, rol N° 3776-2003.

²⁶ *V. gr.*, conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia correspondiente; no estar atento a las condiciones del tránsito; conducir bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes; conducir a exceso de velocidad; no respetar el derecho preferente de paso o la señalética del tránsito, etc.

conductas constitutivas de culpa, lo que hace innecesaria una presunción en tal sentido; sin embargo, el texto del artículo no resulta extraño si se lo analiza a la luz de la relación entre “culpa” y “causalidad”; en virtud de ésta, la expresión “culpabilidad” del artículo 171 debe ser entendida en el sentido de “causa basal” del accidente.

En lo que atañe a la jurisprudencia, el análisis efectuado se aprecia con meridiana claridad en diversos fallos; a modo de ejemplo²⁷, pueden citarse los siguientes:

a) El caso referido a una colisión vehicular, en que los familiares del conductor fallecido invocaban la responsabilidad del otro conductor. En su fallo, la Corte Suprema sostuvo: *“Que se entiende por causa de un accidente de tránsito cualquier circunstancia, comportamiento, acción o condición riesgosa, sin la cual el hecho no se habría producido. En tal virtud, la denominada ‘causa basal’ de un hecho culposo en la circulación vehicular, la ha de constituir el proceder descuidado, imprudente o negligente que ‘necesariamente’ ha determinado la producción del resultado antijurídico ocurrido, la conducta infractora del deber general de atención y cuidado, por la cual ha devenido tal resultado; dicho de otro modo, la acción o abstención descuidada sin la cual el detrimento del bien jurídico amparado no habría sobrevenido. // Que el encontronazo materia de autos no resulta razonablemente explicable si se prescinde de la transgresión reglamentaria efectuada por la infortunada víctima y la imprudencia manifiesta en que incurrió, vale decir, salirse de la ruta por la que corría, obstruyendo con ello la vía de circulación reglamentaria del camión aljibe guiado por Herrera Chacana, el que había traspasado el cruce de avenida Con Con Reñaca con calle Magallanes y era titular del derecho preferente de paso, de conformidad a las reglas de la ley N° 18.290, por lo cual poseía tránsito*

²⁷ Además de los fallos que a continuación se analizan, siempre a título ejemplificativo, pueden verse los siguientes: Corte Suprema, 17 de abril de 2002, rol N° 332-2001; Corte Suprema, 15 de diciembre de 2010, rol N° 7009-2008; Corte Suprema, 5 de noviembre de 2013, rol N° 4292-2012; Corte Suprema, 26 de diciembre de 2013, rol N° 5500-2013; Corte Suprema, 7 de mayo de 2015, rol N° 22444-2014; Corte Suprema, 30 de marzo de 2015, rol N° 23170-2014; Corte Suprema, 30 de junio de 2015, rol N° 3524-2015; Corte Suprema, 3 de mayo de 2017, rol N° 94961-2016; Corte de Apelaciones de San Miguel, 28 de diciembre de 2010, rol N° 793-2010.

libre por la arteria que utilizaba, ocupando con ello la normal pista de circulación que le correspondía al aludido móvil. // Que, debiendo concluirse, con arreglo a las reflexiones anteladas, que el comportamiento del sentenciado no constituyó lo que se denomina ‘causa basal’ de un accidente, sino que, por el contrario, lo es el proceder riesgoso de la víctima, que se realizó o materializó en el desenlace que ocasionó su muerte. El encausado no ejecutó un hecho que, de mediar malicia, configuraría un delito contra las personas, el producto dañoso no fue jurídicamente obra suya, por lo que no existe conducta negligente alguna ni violación de reglamento que pueda imputársele”²⁸.

b) A propósito de un accidente producido a raíz del corte de unos cables de electricidad por parte de un camión, en el cual resultó lesionado un motociclista. En este caso, la Corte Suprema afirmó: *“si bien a primera vista pudiera pensarse que el responsable del accidente es el conductor del camión que pasó a llevar los cables del sector, lo cierto es que si éstos hubieran estado a la altura exigida por los decretos municipales un camión normal o de gran altura no los habría pasado a llevar. // Lo expuesto sirve además para descartar el error de derecho en el establecimiento de la relación de causalidad, pues el accidente se relaciona directamente con la omisión de mantención del cableado. En efecto, no es posible atribuir en el presente caso responsabilidad al conductor del camión que pasó a llevar el cableado –que es lo pretendido por la recurrente–, puesto que ello no hubiera ocurrido si las demandadas hubiesen mantenido los cables a una altura reglamentaria. (...) Por otro lado, tampoco se puede señalar que el causante del accidente de autos sea la propia víctima, pues no se han establecido en la causa supuestos fácticos que demuestren que éste conducía en forma antirreglamentaria. Al contrario, expresamente los sentenciadores han señalado que no se ha rendido prueba alguna que permita sostener la culpa de la víctima. (...)”²⁹.*

c) Asimismo, en un fallo de la Corte de Apelaciones de Concepción, relativo a una colisión vehicular, en que cada uno de los conductores efectuó

²⁸ Corte Suprema, rol N° 853-2003, 10 de noviembre de 2005.

²⁹ Cfr. Corte Suprema, 18 de mayo de 2014, rol N° 1880-2014.

la denuncia recíproca, atribuyendo al otro la responsabilidad en los hechos, es posible leer: “*que el hecho de cruzar el infractor el eje central de la calzada constituye para estos sentenciadores la causa basal o principal del presente accidente del tránsito, infracción o contravención establecida en el artículo 119 de la Ley del Tránsito, que previene que ‘en las vías de doble tránsito, los vehículos que transiten en sentidos opuestos, al cruzarse, no pasaran sobre el eje de la calzada, demarcado o imaginario, y guardaran entre sí la mayor distancia posible’*”³⁰.

En tales fragmentos de sentencia, la relación entre culpa y causalidad puede apreciarse desde tres puntos de vista: (i) para seleccionar, entre dos o más terceros, quién es el causante del daño sufrido por la víctima: se desecha la injerencia “causal” del camión que derribó los cables, pues se debe a que las empresas encargadas los habían colocado a baja altura (culpa infraccional); (ii) para determinar quién es el “causante” del accidente entre dos sujetos que se acusan recíprocamente: se concluye que es causante quien atravesó el eje central de la calzada, y (iii) para determinar si la víctima debe o no ser considerada jurídicamente causante (en forma exclusiva o concurrente) del daño: en el primer caso, se considera que la única causante del accidente es la víctima, pues no respetó el derecho preferente de paso del camión, mientras que en el segundo se excluye la injerencia causal de la víctima, porque ésta no “conducía su motocicleta de forma antirreglamentaria”.

Amén de lo anterior, la relación entre culpa y causalidad también se aprecia en aquellos casos en que se condena a los gestores de carreteras por la omisión de las medidas de seguridad necesarias para evitar que entren a ellas animales. En estos casos, las concesionarias de carreteras o el fisco no son dueños de los animales; sin embargo, se ha considerado que, si hubieren adoptado las medidas que estaban llamados a adoptar³¹,

³⁰ Cfr. Corte de Apelaciones de Concepción, 3 de diciembre de 2010, rol N° 345-2010.

³¹ Qué se entiende por “medidas que estaban llamados a adoptar” es una cuestión debatida, toda vez que, para algunos, tales medidas están indicadas por la ley o las bases de licitación; para otros, en cambio, las medidas quedan determinadas por aquellas necesarias para que el gestor (público o privado) resguarde eficientemente la seguridad de los usuarios, independientemente de si estaban o no explicitadas en algún cuerpo normativo. Sobre el

se habría evitado el accidente, con lo cual se les considera “causantes” y, por tanto, responsables del mismo. Así, en sentencia de 9 de mayo de 2017, se condenó al fisco a indemnizar por el daño moral sufrido por la cónyuge de una persona que falleció a raíz de una colisión frontal entre su vehículo y un caballo. En el fallo, la Corte Suprema sostuvo que “*es inequívoco que pesaba sobre el Fisco de Chile el deber de seguridad en el diseño, mejoramiento, mantención y defensa de la ruta, traducido en la especie en la implementación de los cierres perimetrales...*”³².

IV. CONCLUSIONES

En sus orígenes, la culpa surge al alero de la causalidad, como criterio delimitador de los efectos del estricto concepto de causalidad manejado por los juristas romanos, especialmente en el seno de la *lex Aquilia*; sin embargo, la evolución de la responsabilidad ha llevado a separar los criterios de culpa y causalidad, identificándolos como requisitos autónomos del juicio de responsabilidad. Con todo, aun hoy en día es posible afirmar que ambos conceptos conservan un estrecho ligamen, al punto que la culpa *funge de criterio de selección de las circunstancias jurídicamente relevantes para la producción del daño*. De esta manera, frente a dos conductas humanas, una “culpable” y otra “inocente”, se considera “causa” del daño a la conducta culpable. Esta idea es de vital importancia en casos en que todos los intervinientes en el accidente resultan lesionados, como suele ocurrir en los accidentes de tránsito, pues permite atribuir la responsabilidad del mismo a uno (o más) de los involucrados, distinguiendo así entre “víctima” y “agente”. Esto implica que, al momento de identificar la “causa basal” del accidente de tránsito, lo que se hace es determinar cuál de los involucrados

particular, *vid.* Díez Schwarter, José Luis, “Reparación y prevención de los daños derivados de deficiencias viales en Chile: panorama normativo y jurisprudencial”, en Guzmán Brito, Alejandro (edit.), *Estudios de Derecho Civil III*, Santiago, LegalPublishing, 2008, pp. 817-843; Díez Schwarter, José Luis, “La responsabilidad del concesionario de obras viales y su fundamento en la obligación de seguridad respecto de los usuarios en el Derecho chileno”, en *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso*, N° XXXVIII (2012), pp. 121-156.

³² Cfr. Corte Suprema, 9 de mayo de 2017, rol N° 38297-2016, sentencia de reemplazo.

ha incurrido en una conducta inapropiada, es decir, en culpa, y él será el “causante” del accidente.

Además de la determinación del “causante” del daño entre los varios intervinientes del accidente, comprender la relación entre culpa y causalidad permite encuadrar correctamente el problema de la llamada “culpa concurrente” de la víctima. En efecto, el problema de la culpa concurrente de la víctima se traduce en lo siguiente: dado que la víctima es siempre una condición necesaria de la producción del daño (para ser atropellado el peatón debe caminar por la calle), es necesario un argumento jurídico que permita elevar su conducta de una mera condición jurídicamente irrelevante a “concausa” del mismo y éste es el rol de la “culpa de la víctima”. Al igual que sucede con el agente, la “culpa de la víctima” sirve para seleccionar las conductas jurídicamente relevantes a efectos de la atribución de responsabilidad en la producción del daño, de manera que una conducta irrepreensible de la víctima determina que ésta sea “causalmente irrelevante” y, por tanto, tenga derecho a una reparación integral del daño. Por el contrario, una conducta anómala, no conforme con el modelo de conducta esperable, determina que la víctima se transforme en “concausa” del propio daño y, por tanto, su resarcimiento deba ser reducido de acuerdo a esta circunstancia.

Con todo, lo anterior no significa que la determinación de la causa basal se agote en la identificación de la conducta culpable, pues en muchas ocasiones este análisis no es suficiente y es necesario recurrir a reglas complementarias que determinan la exclusión del nexo causal y que, por esta razón, hemos denominado “reglas de salida”. En materia de accidentes de tránsito, las principales reglas en tal sentido son el fin de la norma y el comportamiento lícito alternativo; en ambos casos, el resultado práctico consiste en concluir que, a pesar de la culpa del agente, su conducta no debe ser tenida como causa jurídica del accidente.